

3. Круглова Н. Причины банкротства и способы его предупреждения: / Центр креативных технологий. [Электронный ресурс]: Ресурс доступа: <http://www.inventech.ru/lib/right/right-0351/>

4. Маслова, И.А., Пчеленок, Н.В. Методы диагностики вероятности банкротства [Электронный ресурс] / И.А.Маслова, Н.В. Пчеленок // Управленческий учет, 2011 г. – № 2. Ресурс доступа: <http://www.upruchet.ru/articles/2006/2/4011.html>

5. Паутова, Л. Н., Кацья, Т. В., Целовальникова, В. С. Проблемы, возникающие при упрощенном порядке банкротства» [Электронный ресурс] / Л.Н. Паутова, Т.В. Кацья // Арбитражная практика, 2010. – №12, декабрь Ресурс доступа: <http://e.arbitr-praktika.ru/article.aspx?id=255277>

6. Эйтингон В. И. Прогнозирование банкротства: основные методики и проблемы [Электронный ресурс] / Портал iTeam: Технологии корпоративного управления. Ресурс доступа: http://www.iteam.ru/publications/strategy/section_16/article_141/

ВЗАИМОСВЯЗЬ ПОЛОЖЕНИЙ ТЕОРИИ РАЗМЕЩЕНИЯ И ТЕОРИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

(Исследование поддержано грантом Президента РФ. Проект № МД-1107.2014.6)

*С.Н. Растворцева, Я.Ю. Бондарева
г. Белгород, Россия*

Теория международной торговли и теория размещения зародились примерно в одно время и имеют долгую историю. Теория международной торговли берет свое начало с анализа сравнительных преимуществ Д. Рикардо (1819 год), теория размещения – с анализа земельной ренты Фон Тюненом (1842 год). Еще Х.Олин в своей работе «Межрегиональная и международная торговля» (1933 год) предпринял попытку доказать, что теория международной торговли является лишь частью общей теории размещения [1]. В последующем вопросы сопоставления двух направлений затрагивались в работах А.Вебера, В. Фурлана, О. Энландера, Х. Вайгмана, А. Преда и А. Леша [цит. По 2]. Несмотря на значительный вклад, который они внесли в решение проблемы, взаимосвязь теории размещения и теории торговли не была подтверждена путем эмпирической оценки. Такую оценку впервые попытались дать В. Изард и М. Пек, ее результаты были отражены в серии статей [2-4].

Современные исследования показывают, что теория международной торговли и теория размещения имеют много точек пересечения и должны быть объединены [5]. Рассмотрим основные допущения, которые делаются в обеих теориях (табл.).

Таблица

Допущения теории международной торговли и теории размещения

Допущение	Теория международной торговли	Теория размещения
1	2	3
Состояние равновесия	Общий тип равновесия (через концепцию сравнительного преимущества)	Частичное равновесие (либо не принимается во внимание) ¹
Тип конкуренции	До 1980-х годов – совершенная конкуренция	Несовершенная конкуренция

¹ например, работы А. Вебера [17], В. Кристаллера [18], А. Леша [19], А. Преда [20].

1	2	3
Отдача от масштаба	Постоянная отдача от масштаба	Возрастающая отдача от масштаба
Факторы производства	Мобильные внутри страны, но немобильные между странами	Немобильный фактор – земля. Остальные факторы – мобильные
Транспортные расходы	Нулевые транспортные расходы	Отличные от нуля транспортные расходы

Составлено по [5].

Как мы видим, введение в модели *условий равновесия* необходимо для теории размещения. При этом модели не обязательно должны быть статичными или нацеленными на нахождение какого-то оптимума. Но такая модель должна отражать поведение отдельных рыночных агентов и вычислять совокупные результаты такого поведения. П. Кругман предполагает, что включение в теорию размещения условий равновесия приведет к реформе значительной части ее положений [5].

Модели теории международной торговли и теории размещения, безусловно, должны строиться для условий несовершенной конкуренции. С 1980-х годов в теории международной торговли уже делаются такие допущения, что решают в этой части проблему совмещения двух концепций.

Для объединенной теории торговли и размещения требуется условие возрастающей отдачи. Одним из способов решения этой проблемы является рассмотрение экономики на уровне, меньшем, чем национальный, то есть, рассматривать экономику нескольких стран на уровне регионов. Однако такой подход осложняется наличием границ, которые вносят существенные коррективы в размещение экономической активности.

В отношении мобильности факторов производства логичным будет предположение, что земля является единственным немобильным фактором. При этом такой подход теряет свою актуальность при моделировании экономических процессов на межстрановом уровне, где фактически движение факторов производства затруднено.

И, наконец, транспортные издержки должны включаться в модели отличными от нуля, так как и в размещении экономической активности, и в международной торговле они играют ключевую роль.

Важно понимать, что включение в модели всех перечисленных поправок способно увеличить их сложность многократно. Именно на это и должна быть направлена современная экономическая мысль.

Рассмотрим некоторые подходы к объединению теории размещения и теории международной торговли.

Концентрация экономической активности (агломерационные процессы) достаточно наглядно отражена в международной практике. Мы можем видеть, каким образом возникает специализация или промышленная кластеризация на небольших территориях и в городах. В исследовании М.Портера наличие процессов концентрации экономической активности определяется как важное конкурентное преимущество территории [6]. На развитие агломерационного процесса действуют две группы сил. Увеличение числа фирм на рынке (в регионе) приводит к уменьшению прибыли работавших ранее фирм по двум причинам. Во-первых, по причине наличия конкуренции за факторы производства. Появление в регионе новых фирм будет способствовать росту заработных плат и цен на другие факторы производства, что, следовательно, приведет к снижению прибыли. Это механизм, который описывает территориальное размещение промышленного производства в теориях

торговли, основанных на оценке факторов производства. Во-вторых, фирмы конкурируют между собой на товарных рынках. В условиях свободной торговли этот факт не имеет особого значения, так как перемещение фирмы не оказывает какого-либо влияния на предложение или спрос. Но при наличии торговых барьеров необходимо рассматривать спрос и предложение отдельно в каждой стране. Рост числа фирм в регионе приведет к росту предложения, сдвигу кривой спроса вниз и снижению прибыли всех фирм региона. Эта группа сил будет способствовать рассеиванию производства.

В теории агломерационных процессов, безусловно, основополагающими стали работы П. Кругмана. Он пытается объяснить существование крупных городских агломераций и наличие значительных торговых потоков тем, что фирмы работают при возрастающей отдаче и в условиях несовершенной конкуренции на товарном рынке. Кроме того, в качестве третьей переменной он добавляет размер рынка. Именно в рамках новой экономической географии сегодня решается вопрос, как размер рынка связан с внутрифирменным эффектом масштаба, а транспортные расходы – с формированием пространственной экономики.

П. Кругман рассматривает влияние на процессы концентрации экономической активности такого фактора, как внешняя торговля. Он определяет, что либерализация торговли должна приводить к увеличению промышленной концентрации в регионе. Существуют исследования, подтверждающие обратное. Р. Форслид и И. Вутон доказывают, что снижение торговых издержек только на начальной стадии приводит к увеличению концентрации, а затем рассеивает производство [7].

Модель циклического движения факторов А. Венаблеса [8] рассматривает экономическое развитие региона с позиции циклического процесса, ведущего к экономической дифференциации. В этой модели каждая экономика имеет три сектора. Первый сектор с совершенной конкуренцией производит торгуемые товары. Два других сектора характеризуются монополистической конкуренцией и вертикально связаны между собой (один производит промежуточные товары для потребления другим). При высоких транспортных издержках производители стремятся быть ближе к потребителям, и производство осуществляется в обоих регионах. Когда транспортные издержки низкие, товары также производятся в двух регионах, в результате чего происходит выравнивание цен на факторы производства. При среднем уровне транспортных издержек возникают агломерационные процессы за счет эффекта кластеризации.

В модели Ф.Энглемана и Ю.Уолтза (1995) [9] также рассматриваются два региона, но уже четыре вида товаров: традиционные товары, которые производятся квалифицированными и неквалифицированными работниками, промышленные товары, товары и услуги, непродávаемые в другой регион, и продукция сектора НИОКР. Квалифицированные работники мобильны между регионами, неквалифицированные – немобильны. Производственная функция в условиях монополистической конкуренции – общая для обоих регионов. Экономический рост основан на эндогенных технологических изменениях в неторгуемом секторе.

Модель Ф.Энглемана и Ю.Уолтза рассматривает два критических случая. Первый случай предполагает распространение внешних эффектов в области исследований и разработок, которые имеют место в конкретном регионе. В этом случае всегда возникает схема «ядро-периферия», когда регион с изначально большим числом промежуточных производителей становится промышленным центром. Второй критический случай предполагает абсолютное распространение знаний и технологий между регионами, когда знания перемещаются при помощи мобильных работников, а межрегиональная торговля включает новые промежуточные товары. Модель со вторым случаем можно корректировать, внося необходимые параметры.

Дальнейшее развитие модели реализовали Д. Пуга и А. Венаблес (1996 [10], 1997 [11]): они объяснили возникновение феномена «летающие гуси» – тенденции распространения отраслей промышленности от одной стране к другой по мере роста международного региона [10]. Их модель служила для объяснения процесса индустриализации. Они уже рассматривали N регионов (стран), производящих промышленные товары с возрастающей отдачей от масштаба и сельскохозяйственные товары с постоянной отдачей от масштаба. Рабочая сила рассматривалась как немобильная, в то время как торговые или транспортные расходы присутствовали. Агломерационные силы в данной модели возникали как связи входа-выхода между фирмами в индустриальном секторе. Если агломерационные силы достаточно сильны, то концентрация промышленного производства происходит в одном регионе. Уровень заработной платы в таком регионе будет выше, но положительные денежные экстерналии компенсируют высокие расходы фирм на заработную плату, и будут компенсировать до тех пор, пока не будет достигнута критическая масса. В этом случае многим фирмам придется перенести свое производство в другой регион (страну) для того, чтобы сохранить прибыльность. Данная модель определяет распространение промышленного производства в регионах посредством перемещения фирм. Таким образом, некоторые страны будут индустриальными даже в том случае, если они изначально похожи друг на друга.

Д. Пуга (1998) [12] разрабатывал модель, аналогичную модели П. Кругмана (1991), пытаясь объяснить, почему урбанизационные процессы в Европе сильно отличаются от процессов в развивающихся странах. Модель включает два региона, каждый из которых может иметь город и более удаленные сельскохозяйственные территории. Имеются транспортные расходы, миграция трудовых ресурсов и два сектора экономики: промышленность с возрастающей отдачей от масштаба и сельское хозяйство с постоянной отдачей от масштаба. Новизна по отношению к модели П. Кругмана (1991) заключается в допущении мобильности работников между двумя секторами экономики. С учетом данной модификации, эластичность предложения мобильной силы зависит от денежных экстерналий и внутренней экономии от масштаба в промышленности, а также затрат на взаимодействие, которые несут фирмы и работники по выбору места размещения с хорошим входом на рынок. Агломерационные процессы усиливают возникновение и рост городов в том случае, когда предложение рабочей силы достаточно эластично, и до тех пор, пока работники могут приезжать из других городов или из сельской местности. При высоких транспортных расходах, согласно модели, возможно возникновение сбалансированной системы городов. При низких транспортных издержках агломерационные силы способствуют, в первую очередь, урбанизационным процессам. Д. Пуга в своем исследовании делает вывод, что большие метрополии свойственны развивающимся странам благодаря низким затратам на взаимодействие, более сильной экономии от масштаба и более высокой эластичности предложения рабочей силы в городских центрах.

Р. Болдуин в 1999 году предложил динамическую модель агломерации, основанную на эндогенном капитале и совершенном предвидении. Он доказал, что даже в отсутствие мобильности труда и капитала модель «ядро-периферия» может возникнуть через появление новых фирм в одном регионе и сокращения их числа в другом [13]. Структура «ядро-периферия» может возникнуть и в условиях наличия достаточно низких транспортных издержек (линейная модель Г. Оттавиано, Т. Табучи и Ж-Ф. Тисса [14]). Современные исследования объясняют возникновение и развитие агломерационных процессов как следствие межрегионального взаимодействия в больших пространственных масштабах [15].

Известны эмпирические работы, подтверждающие взаимосвязь размещения промышленности и торговых отношений. Так, например, М.Браун провел анализ деятельности промышленных предприятий Канады за период 1974-1999 гг. Отталкиваясь от того, что торговля вызвана наличием или отсутствием сравнительных преимуществ, он пришел

к выводу, что интенсивность экспорта имеет положительную связь с промышленной специализацией [16]. Такие факторы, как ускорение интеграционных процессов, либерализация торговли приводят к ослаблению взаимосвязи.

Литература

1. Ohlin B. *Interregional and International Trade* (Cambridge, Mass., 1933), p. vii.
2. Isard W., Peck M.J. *Location Theory and International and Interregional Trade Theory*. The Quarterly Journal of Economics, Feb 1954; 68: 97 – 114.
3. Isard W. *Location Theory and Trade Theory: Short-Run Analysis*. The Quarterly Journal of Economics, May 1954; 68: 305 – 320.
4. Isard W. *The General Theory of Location and Space-Economy*. The Quarterly Journal of Economics, Nov 1949; 63: 476 – 506.
5. Krugman, P. *On the Relationship between Trade Theory and Location Theory*. Review of International Economics 1(2), 110-122, 1993.
6. Porter, M. (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, London, Macmillan.
7. Forslid R., I. Wooton. *Comparative Advantage and the Location of Production*. 2003, Review of International Economics. Volume 11, Issue 4, pp. 588–603, September
8. Krugman, P. and A.J. Venables. 1996, *Integration, Specialization, and Adjustment*, European Economic Review, Vol. 40, pp. 959-67.
9. Englmann, F.C. and U. Walz. 1995, *Industrial Centers and Regional Growth in the Presence of Local Inputs*, Journal of Regional Science, Vol. 35, No. 1, pp. 3-27.
10. Puga, D. and A. J. Venables. 1996. *The Spread of Industry; Spatial Agglomeration and Economic Development*, Journal of the Japanese and International Economies, Vol. 10, No. 4, pp. 440–464.
11. Puga, D. and A.J. Venables. 1997, *Preferential Trading Arrangements and Industrial Location*, Journal of International Economics, Vol. 43, pp. 347-68.
12. Puga, D. 1998, *Urbanization Patterns: European Versus Less Developed Countries*, Journal of Regional Science, Vol. 38, No. 2, pp. 231-52.
13. Baldwin, R.E. 1999. *Agglomeration and Endogenous Capital*, European Economic Review, Vol. 43, pp. 253–280.
14. Ottaviano, G. I. P., T. Tabuchi and J. F. Thisse. 2002. *Agglomeration and Trade Revisited*, International Economic Review, Vol. 43, pp. 409–435.
15. Brakman, S. and Ch. van Marrewijk. 2009. *Introduction: Heterogeneity at Different Spatial Scales*, Journal of Regional Science, 49, pp. 607–615.
16. Brown W.M. *Trade and the Industrial Specialization of Canadian Manufacturing Regions, 1974 to 1999*. International Regional Science Review, Apr 2008; 31: 138 – 158.
17. Weber, A., *Theory of the Location of Industries*, Chicago: University of Chicago Press, 1909.
18. Christaller, W., *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1933.
19. Lösch, A., 1954. *The Economics of Location*. Yale University Press, New Haven. Доступ: Open Library, University of Florida Duplicates. URL: <http://archive.org/details/economicsoflocat00ls> (дата обращения 28.07.2013).
20. Pred, A., *The Spatial Dynamics of U.S. Urban-Industrial Growth*, Cambridge, MA: MIT Press, 1966.